

船舶事故調査報告書

平成27年12月3日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 庄司邦昭（部会長）
 委員 小須田 敏
 委員 根本美奈

事故種類	衝突
発生日時	平成26年8月18日 05時52分ごろ
発生場所	愛媛県新居浜市新居浜港新居浜第4区 <small>ふながみいわ</small> 船上岩灯標から真方位328° 420m付近 （概位 北緯33° 58.6′ 東経133° 14.1′）
事故の概要	貨物船 <small>しやうま</small> 祥輝丸は、南南西進中、漁船 <small>せいうん</small> 勢運丸は、引き縄漁をしながら漂泊中、両船が衝突した。 祥輝丸は、左舷船首部に擦過傷を生じた。 勢運丸は、船長が負傷し、船首部外板に亀裂を伴う擦過傷を生じた。
事故調査の経過	平成26年8月19日、本事故の調査を担当する主管調査官（広島事務所）ほか1人の地方事故調査官を指名した。 原因関係者から意見聴取を行った。
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等 L×B×D、船質 機関、出力、進水等	A 貨物船 祥輝丸、483トン 134469、よつみ海運有限会社 58.97m (Lr) × 13.00m × 5.90m、鋼 ディーゼル機関、735kW、平成6年3月 B 漁船 勢運丸、0.9トン EH3-34200 (漁船登録番号)、個人所有 6.67m (Lr) × 1.95m × 0.65m、FRP ディーゼル機関、28kW (動力漁船登録票による)、昭和58年6月5日
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 47歳 三級海技士（航海） 免許年月日 平成26年3月14日 免状交付年月日 平成26年3月14日 免状有効期間満了日 平成31年3月13日 B 船長B 男性 80歳 一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 昭和50年8月27日 免許証交付日 平成22年4月5日 （平成27年10月24日まで有効）

死傷者等	軽傷 1人（船長B）
損傷	A 左舷船首部に擦過傷 B 船首部外板に亀裂を伴う擦過傷
気象・海象	気象：天気 曇り、風 なし、視界 良好 海象：海上 平穏 潮汐 下げ潮の中央期 日出時刻：05時30分ごろ
事故の経過	<p>A船は、船長Aほか3人が乗り組み、空船で、船長Aが1人で操船に当たり、乗組員を入港配置につけ、約8ノットの速力で手動操舵により新居浜港新居浜第4区を南南西進した。</p> <p>船長Aは、船首方の漁船1隻を左舷方に見て通過する際、左舷ウイングに出て、漁船との通過距離、追い越す船の有無及び周囲の状況を確認したところ、周囲に航行の支障となる船舶を認めなかったため、船橋内に戻って再び操船中、平成26年8月18日05時52分ごろ、A船の左舷船首部にあるタイヤフェンダー付近にB船の船尾部を初めて視認した。</p> <p>船長Aは、船首配置の乗組員にマイクでB船の状況を確認するよう指示したところ、A船とB船とが衝突したことを知り、直ちに機関を中立として両船の損傷状況などを確認した後、本事故の発生を海上保安庁に通報した。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、05時ごろから船上岩灯標沖で操業を行い、機関を中立として船首が北に向いた状態で漂流し、船長Bが、船尾甲板で立った姿勢で引き縄の揚縄作業中、周囲に接近する他船を見掛けなかったため、船尾方を向き、しゃがんで同作業を続けることとした。</p> <p>B船は、船長Bが、しゃがんだ姿勢のまま揚縄作業中、背後から他船の機関音がしたので振り向いたところ、A船を至近に認め、立ち上がったとき、B船の船首部とA船の左舷船首部とが衝突した。</p> <p>船長Bは、衝突の衝撃で手すりに左肩を打ちつけ、本事故後、左肩打撲と診断された。</p> <p>（付図1 事故発生経過概略図 参照）</p>
その他の事項	<p>A船は、船首甲板上の荷役用のクレーンなどにより、船首死角を生じており、船長Aは、船首死角があることを認識していた。</p> <p>船長Aは、レーダーを作動させていたが、B船に気付かなかった。</p> <p>船長Aは、新居浜港への入港経験があり、本事故発生場所付近で操業している漁船がいることを知っていた。</p> <p>船長Aは、本事故時、04時から単独の船橋当直についた。</p> <p>船長Aは、入直前に約6時間の睡眠をとった後、03時ごろ起床し、疲労や眠気は感じていなかった。</p> <p>A船の船首にいた乗組員は、本事故時、着岸準備作業をしていたので、船長AにマイクでB船の状況の確認を指示されて、左舷船首方を</p>

	<p>確認したところ、初めてB船と衝突していることを認めた。</p> <p>B船の船体は、白色で、甲板上に緑色のオーニングを張り、スパンカーなどはなかった。</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象等の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>A あり、B あり</p> <p>A あり、B なし</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A船は、新居浜港新居浜第4区を南南西進中、船長Aが、船首死角を補う見張りを適切に行っていなかったことから、漂泊して引き縄の揚縄作業をしていたB船に気付かず航行し、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、左舷ウイングに出て周囲を確認した際、漁船との通過距離、追い越す船の有無を確認するなど主に左舷後方を見ていたことから、船首方のB船の存在に気が付かなかった可能性があると考えられる。</p> <p>B船は、新居浜港新居浜第4区で漂泊して引き縄の揚縄作業中、船長Bが、船尾甲板で、船尾方を向いてしゃがんだ姿勢で同作業を行い、周囲の見張りを適切に行っていなかったことから、接近するA船に気付かず、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、揚縄作業を開始した頃、周囲に接近する他船を見掛けなかったことから、周囲に他船はいないものと思い、しゃがんだ姿勢で作業を行っていたものと思われる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、新居浜港新居浜第4区において、A船が南南西進中、B船が漂泊して引き縄の揚縄作業中、船長Aが、船首死角を補う見張りを適切に行っておらず、また、船長Bが、船尾甲板で、船尾方を向いてしゃがんだ姿勢で引き縄の揚縄作業を行い、周囲の見張りを適切に行っていなかったため、互いに相手船に気付かず、両船が衝突したことにより発生したものと考えられる。</p>
<p>参考</p>	<p>A船の船舶所有者は、本事故後、入港時に、見張り補助者を配置する対策を採った。</p> <p>また、船長Aは、本事故後、入港時に船首配置の乗組員に見張りの補助を行わせることとした。</p> <p>今後の同種事故等の再発防止に役立つ事項として、次のことが考えられる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・構造上、船首死角が生ずる船舶においては、航行中、死角を補う見張りを適切に行うこと。 ・漁ろうに従事しているときも、周囲の見張りを適切に行うこと。

付図1 事故発生経過概略図

